

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Нашинець-Наумова А.Ю.

кандидат юридичних наук, доцент кафедри конституційного і адміністративного права Національного авіаційного університету

Проаналізовано систему правового регулювання інформаційної безпеки в цивільній авіації на прикладі окремих держав світу. Автор пропонує розглядати інформаційну безпеку в цивільній авіації в двох площинах, з одного боку, як безпосередньо захист інформації на об'єктах повітряного транспорту, з іншого – як захист інформаційних систем, які фактично є засобом передачі інформації.

Проаналізована система правового регулювання інформаційної безпеки в гражданской авиации на примере отдельных стран мира. Автор предлагает рассматривать информационную безопасность в гражданской авиации в двух плоскостях, с одной стороны, как непосредственно защиту информации на объектах воздушного транспорта, с другой – как защита информационных систем, которые фактически являются средством передачи информации.

The system of legal regulation of information security in civil aviation by the example of countries. The author proposes to consider information security in civil aviation in two dimensions on the one hand, as a direct information security at the facilities of air transport on the other – as the protection of information systems, which actually is a means of transmitting information.

Ключові слова: інформаційна безпека, цивільна авіація, повітряний простір.

Постановка проблеми. Україні у спадок від Радянського Союзу залишилась така система законодавства, що потребувала кардинального моніторингу й приведення її відповідно до нових соціальних, економічних і політичних умов.

Процес реформування національної правової системи відбувався на тлі зародження нових галузей права, а розвиток і впровадження новітніх інформаційно-телекомунікаційних технологій призвів до науково-технічної революції, що сприяла виникненню інформаційних відносин та, як наслідок, обумовив необхідність їх правового регулювання і відокремлення самостійної галузі права – інформаційного права.

Зважаючи, що інформаційна проблематика є транснаціональною, особливого значення для розвитку правової системи України набуває не лише узгодження з міжнародними стандартами, а й збереження національного інформаційного ресурсу від протиправних посягань, реалізації положень державної інформаційної політики і впровадження новітніх технологій забезпечення інформаційної безпеки. Нині інформаційні відносини в Україні урегульовані значною кількістю нормативно-правових актів різної юридичної сили. Водночас інформаційне законодавство України не є ефективним, оскільки характеризується безсистемністю, фрагментарністю, колізійністю норм права та домінуванням підзаконних нормативно-правових актів щодо законів. Окрім того, більшість нормативно-правових актів, що регулюють інформаційні відносини в Україні, були прийняті ще до набрання Конституцією України 1996 року чинності, внаслідок чого деякі норми не відповідають конституційним положенням. Знаковим можна вважати ухвалення Доктрини інформаційної безпеки України та законів України «Про доступ до публічної інформації» [1] і «Про захист персональних даних» [2].

Аналіз останніх досліджень. Під час написання статті автор використовувала роботи науковців, що переймаються проблемами інформаційного права, кодифікації інформаційного законодавства, питаннями захисту інформації, інформаційної безпеки, зокрема: Арістової В.Б. [3], Бачило І.Л. [4], Брижка В.М. [5], Калюжного Р.А. [6], Копилова В.А. [7], Кормича Б.А. [8], Марущака А.І. [9], Цимбалюка В.С. [10], Швеця М.Я. [11] та інших.

Мета статті. Метою даного дослідження є комплексне вивчення проблем правового регулювання інформаційної безпеки в цивільній авіації.

Виклад основного матеріалу. На сучасному етапі розвитку цивільної авіації в Україні особлива роль приділяється новітнім інформаційним технологіям. У зв'язку з цим посилюється необхідність наукового обґрунтування нової методології дослідження процесів формування та розвитку теорії інформаційно-аналітичного забезпечення в системі цивільної авіації [12, 105].

Сьогодні цивільна авіація є складовою частиною єдиної транспортної системи України. Роль цивільної авіації в загальному транспортному комплексі визначається її можливістю забезпечити набагато більшу порівняно з іншими видами транспорту швидкість перевезень пасажирів, вантажів та пошти, що особливо виражається під час виконання перевезень на

великі відстані. Забезпечення надійного транспортного зв'язку між населеними пунктами, аеропортами, вантажними терміналами вимагає чіткої координації роботи цивільної авіації з суміжними видами транспорту. Враховуючи розвинуту мережу аеропортів та аеродромів і водночас відсутність швидкісних трас наземних видів транспорту, цивільна авіація в межах України може бути достатньо конкурентоспроможною на ринку пасажирських перевезень вже починаючи з відстаней 200 - 300 кілометрів.

Вступ України до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) став першим кроком, з якого розпочався вихід національної цивільної авіації на міжнародний ринок авіаційних перевезень та авіаційних робіт. Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Півночі на Південь на фоні переважання і перенасиченості європейських транспортних вузлів створює передумови для її інтеграції в світову авіатранспортну систему, а наявність потужної авіаційної промисловості дає змогу розраховувати на інтеграцію у сферу розробки, виробництва та ремонту сучасної авіаційної техніки [13].

Проблема забезпечення міжнародної інформаційної безпеки в цивільній авіації в Україні та країнах Європи та Азії, розглядається поряд з іншими проблемами становлення світового інформаційного суспільства. «Ще у серпні 2000 року Всесвітня федерація учених на 25-ій сесії серед загроз людству на перше місце поставила загрозу міжнародній інформаційній безпеці. Генеральна Асамблея ООН тричі закликала членів світової спільноти обговорити проблеми міжнародної інформаційної безпеки та створити міжнародні механізми заборони інформаційної зброї, попередження глобальних і локальних інформаційних війн та використання інформації з метою, що є несумісною з міжнародною інформаційною безпекою. За оцінками експертів головним супротивником вирішення цих проблем є лідери у галузі інформаційних технологій, які домінують в інформаційній сфері і керуються відомим принципом: хто володіє інформацією, той править світом. На сьогодні боротьба за міжнародну інформаційну безпеку – це боротьба за безпеку національних інформаційних просторів» [14, 67]. Забезпечення інформаційної безпеки в цивільній авіації було визнано глобальною проблемою сучасності відповідно до Резолюції 54/49 ООН «Досягнення у сфері інформатизації і телекомунікації в контексті міжнародної безпеки» від 1 грудня 1999 року. Представники різних країн наголошували, що використання нових інформаційних технологій і засобів впливу високорозвинених країн на менш технологічні країни світу призвело до зміни глобального і регіонального балансу сили, обумовило нові сфери конфронтації між традиційними і новими центрами глобального протистояння, уможливило досягнення переваг в інформаційних технологіях і засобах маніпулювання суспільною свідомістю для широкомасштабної експансії із застосуванням не обмежених міжнародним правом видів озброєнь [15, 58]. Отже, актуальність таких проблем, як інформаційно-технологічний дисбаланс, інформаційна ізоляція окремих регіонів, країн, а також негативний вплив інформаційних технологій, акцентується не тільки ЮНЕСКО, а й іншими міжнародними організаціями, зокрема ООН.

Отже, розглянемо конкретніше питання правового забезпечення інформаційної безпеки цивільної авіації на прикладі різних країн світу.

В Албанії розвиток і функціонування повітряного транспорту регламентується Законом 10/040 від 12/22/2008 «Повітряний Кодекс Республіки Албанія» і ґрунтується на трьох базових рівнях: рівень стратегії представляє Міністерство суспільних робіт, транспорту та телекомунікації. Рівень регулювання транспорту і зв'язку представляє Управління цивільної авіації; рівень авіаіндустрії включає авіакомпанії, ремонтні компанії, управління повітряним рухом, аеропорти та допоміжні структури. Албанія також веде переговори про укладання двосторонніх і багатосторонніх угод в сфері повітряного транспорту, також співробітничав в рамках Міжнародної організації цивільної авіації з державами-членами цієї організації. Повітряний Кодекс Республіки Албанія визначає основні принципи розвитку сучасної авіації та його перспективи [16, 72].

Правові рамки, які регулюють цивільну авіацію в Болгарії, ґрунтуються на загальних принципах міжнародного права. Вони створені на основі міжнародного повітряного права і діють в системі принципів та норм, створюючи правовий режим для використання повітряного простору. Правова база регулює стосунки між державами, використовуючи повітряний простір. У неї є певна специфіка, пов'язана з джерелами міжнародного повітряного права, яка регулює контакти між державами відносно польотів різних повітряних судів. Ця специфіка визначається наступними принципами міжнародної цивільної авіації, які також поширюються і на національні правові рамки: повний і винятковий суверенітет держави в його повітряному просторі; свобода польотів повітряних судів всіх держав в міжнародному повітряному просторі; забезпечення надійності і безпеки цивільної авіації. Відповідно до цих принципів, джерела міжнародного повітряного права (багатобічні і двосторонні міжнародні угоди) через свої положення, правила, практику і стандарти регулюють зокрема і

недвозначно взаємини між державами в управлінні своїми повітряними судами, службою повітряного руху, авіап перевезеннями пасажирів, вантажів або пошти і забезпечують надійність і безпеку цивільної авіації. Ці положення зобов'язали держави встановлювати певні правила діяльності фізичних і юридичних осіб, які беруть участь в наданні міжнародних повітряних послуг. Об'єм державного регулювання цивільної авіації в Болгарії включає розвиток і технічне поліпшення інфраструктури цивільної авіації; запобігання і нейтралізацію реальних та потенціальних загроз національним інтересам у сфері цивільної авіації; захист інформації, яка стосується використання повітряного простору; реструктуризацію і підтримку необхідного адміністративного ресурсу та персоналу; забезпечення мобілізаційної готовності цивільної авіації [16, 89].

У Греції управління цивільної авіації функціонує в рамках Міністерства інфраструктури, транспорту та комунікацій. Його місією є організація, розвиток і контроль транспортної інфраструктури країни, а також подача пропозицій до Міністерства, що стосуються формулювання загальної політики індустрії повітряних перевезень. Поряд з правовими рамками, заснованими на ІКАО, а також будучи державою-членом ЄС, Греція слідує правилам єдиного європейського повітряного простору (SES), а саме: ЄС 594/2004 «Рамки для створення єдиного європейського повітряного простору»; ЄС 551/2004 «Організація і використання повітряного простору»; ЄС 552/2004 «Операційна сумісність європейської мережі управління повітряним рухом». Нормативна регламентація, що стосується безпеки цивільної авіації, складається з наступних актів: «Національна програма безпеки цивільної авіації», що включає «Правила безпеки національної цивільної авіації» і відповідного керівництва по технічній безпеці; «Правила безпеки національної цивільної авіації» встановлюють стандарти безпеки, в тому числі і інформаційної, що стосуються загальних заходів безпеки і процедур по запобіганню незаконному втручанню в діяльність цивільної авіації; «Керівництво по технічній безпеці» конкретизує стандарти безпеки, передбачені правилами безпеки національної цивільної авіації і дає детальні рекомендації по здійсненню відповідних заходів безпеки і процедур [16, 94].

У Сербії функції уповноваженого органу з питань цивільної авіації виконує Директорат цивільної авіації Республіки Сербія, який з 1 січня 2007 р. є наступником Директорату цивільної авіації держави Сербії і Чорногорії, створеної 1 січня 2004 р. Тому робляться постійні зусилля із ратифікації міжнародних угод і гармонізації національного законодавства з нормативними актами Міжнародної організації цивільної авіації, Європейської Спільноти, а також з правилами таких європейських агентств, як Європейське агентство цивільної авіації та Європейське агентство щодо безпеки повітряного руху. Завданням Директорату цивільної авіації є вироблення і проведення політики застосування нормативів і надання послуг для розвитку та підтримки на високому рівні безпеки цивільної авіації. На Директорат цивільної авіації також покладений обов'язок нагляду за тим, щоб підприємства цивільної авіації виконували відповідні закони, правила і нормативи. Законодавча база державного регулювання цивільної авіації Республіки Сербія включає: «Норми визначення внутрішніх правил Директорату цивільної авіації Республіки Сербія при наймі на роботу», «Правила внутрішнього розпорядку Директорату цивільної авіації Республіки Сербія»; «Інструкцію про видання регламенту Директорату цивільної авіації Республіки Сербія»; «Інструкцію про процедуру ухвалення рішення про видачу, продовження і підтвердження ліцензії інспектора» тощо [16, 105].

Цивільна авіація в Молдові є стратегічним сектором національної економіки, а її стабільний розвиток є пріоритетом для Республіки Молдова. «Стратегія розвитку цивільної авіації на 2007-2015 роки» систематизує діяльність в сфері цивільної авіації в спробі створити умови і механізми для розвитку цього сектора, виходячи з існуючого рівня розвитку цієї галузі, стратегічних завдань національної економіки і перспектив розвитку цивільної авіації на 2007-2015 роки. Головні завдання і функції Управління цивільної авіації визначені в законі про цивільну авіацію №1237 - XIII і в положенні про управління цивільної авіації, схвалене рішенням уряду №1058 1998 р., який відповідає стандартам і вимогам Міжнародної організації цивільної авіації, Європейської конференції цивільної авіації, Об'єднаного управління цивільної авіації. В цілях ефективного досягнення вищезгаданих завдань, управління направляє свою діяльність в наступних напрямках: розвитку партнерства в авіаційних колах з метою використання світових досягнень та практики управління; розширення послуг, що надаються національними авіалініями; впровадження в усіх сферах національної системи повітряного транспорту нових норм і правил, спрямованих на підвищення рівня надійності польотів і авіаційної безпеки, а також для підвищення операційної ефективності; нагляд за дотриманням встановлених норм і стандартів, включаючи втручання в регулювання технологічними процесів і вжиття відповідних заходів; ефективне використання державної власності, що знаходиться в управлінні авіаційних

підприємств; підтримка проектів розвитку авіаційних підприємств; забезпечення доступності авіаційних послуг; підвищення конкурентоспроможності національних авіаліній на зовнішніх ринках повітряних перевезень; забезпечення вільної конкуренції на ринку і рівність відносно авіапідприємств. Безпрецедентний розвиток цивільної авіації та міжнародного законодавства в цій галузі примушує держави проводити політику уніфікації і гармонізації власного національного законодавства з міжнародними нормами щодо досягнення прийнятного рівня безпеки польотів у світі. В результаті в Молдові була створена нормативна база, яка регулює діяльність в сфері цивільної авіації на основі введення визнаних міжнародних норм і стандартів. Республіка Молдова включила в національне законодавство ряд об'єднаних авіаційних нормативів, що стосуються стандартів ІКАО в галузі сертифікації повітряних суден, підтримки придатності повітряних суден до польоту, найму і ліцензування персоналу. У Молдові прийняті 27 спільних об'єднаних авіаційних правил, які істотно наближають внутрішнє законодавство до європейського [16, 111].

Повітряні перевезення в Туреччині здійснюються відповідно до Закону «Про турецьку цивільну авіацію» №2920, а також в рамках адміністративно-технічних правил та інструкцій щодо повітряних перевезень. Відносно авіаційної промисловості, що вимагає передових технологій і особливої якості, Туреччина бере участь в різних організаціях для того, щоб стежити за розвитком міжнародної авіації і відповідати вимогам сучасності. Повітряні перевезення здійснюються відповідно до національного і міжнародного законодавства. Після набрання чинності закону №5431 «Щодо організації та завдань Генерального управління цивільної авіації», Генеральне управління цивільної авіації було реорганізоване так, щоб забезпечити безпеку повітряних перевезень на оптимальному рівні в повній відповідності з міжнародними правилами і стандартами [16, 123].

У Франції відповідно до Кодексу цивільного і комерційної авіації державне регулювання діяльності аеропортів здійснюється Генеральною дирекцією цивільної авіації, що входить до складу Міністерства інфраструктури і транспорту та має регіональні управління на місцях.

Кодексом регламентовано кілька організаційно-правових форм аеропортів.

Державний аеропорт функціонує на базі державного майна. Майно, обладнання і комунікації можуть здаватися в концесію; недержавний аеропорт управляється власником, може мати договір з державою. За класифікацією всі аеропорти Франції діляться на три групи: аеропорти Парижа, великі аеропорти в провінції і заморських територіях, провінційні місцеві аеропорти та аеродроми. Загальна кількість комерційних аеропортів – 87, а кількість обслуговуваних ними пасажирів перевищує 70 млн. осіб на рік. Управління столичними аеропортами централізоване і здійснюється «Адміністрацією аеропортів Парижа» – фінансово-незалежною організацією, яка є юридичною особою, що має власне майно і, що знаходиться у веденні Міністерства транспорту. У її функції входить експлуатація та розвиток всіх аеропортів в радіусі 50 км від столиці, управління аеропортами паризького регіону, в тому числі аеропортами Шарль де Голль, Орлі, Бурже і ще 15 аеропортами цього регіону, а також низкою аеропортів другого рівня, які використовуються малою авіацією. Підприємство несе відповідальність за експлуатацію і розвиток аеропортів, розташованих у паризькому регіоні, регулювання повітряного руху в зоні аеродромів, наземне обслуговування пасажирів, вантажів, пошти. Підприємство управляється Радою директорів, що складається з представників державних органів, кваліфікованих фахівців і представників роботодавців.

Рада директорів затверджує загальну політику, має право отримувати доходи для покриття адміністративних витрат, витрат на ремонт, поточну експлуатацію і розвиток аеропортів, може укладати всі види контрактів, договорів та комерційних угод, призначати членів вищого управлінського персоналу.

Управління іншими 39 аеропортами уряд Франції делегувало місцевим торгово-промисловим палатам (ТПП) у формі концесійного договору. Концесіонер забезпечує експлуатацію аеропорту і його реконструкцію від імені держави. Концесіонеру дозволяється використовувати аеропортові збори і збирати плату за інші послуги. Велика частина статутного капіталу цих аеропортів через ТПП на місцях належить муніципалітетам. Таким чином, у Франції аеропорти відокремлені від авіакомпаній і є самостійними господарюючими об'єктами. Столичні аеропорти Франції управляються державою централізовано на основі спеціального уряду, при цьому у вищому керівному органі цих аеропортів забезпечується колегіальне представництво органів державного управління всіх рівнів, кваліфікованих фахівців і трудового колективу. Інші аеропорти управляються муніципалітетами через торговельно-промислові палати на місцях [17].

У Великобританії державними органами управління та регулювання є Міністерство транспорту (МТ) і не входять до його складу економічно самостійне Управління цивільної авіації (CAA). МТ здійснює такі основні функції з управління цивільною авіацією: розробка і проведення спільної політики щодо діяльності англійських авіакомпаній, аеропортів країни й

самого САА; відповідальність за міжнародні відносини у сфері цивільної авіації; контроль рівня авіаційного шуму та охорона навколишнього середовища; прийняття законодавства в галузі цивільної авіації, включаючи норми з безпеки польотів; розслідування льотних пригод. Управління цивільної авіації Великобританії (CAA) є одночасно регулюючим органом та громадським, економічно самостійним підприємством у сфері послуг. Воно несе відповідальність: за організацію національного повітряного простору (спільно з Міністерством оборони) в галузі Управління повітряним рухом і зв'язку; економічне регулювання галузі, включаючи видачу ліцензії на експлуатацію авіаліній, ліцензування туристичних агентств та затвердження авіатарифів і ряду аеропортових зборів; безпеку польотів, умов експлуатації, включаючи ліцензування льотного складу та аеродромів, а також сертифікацію авіакомпаній і літаків; проведення експертизи в цивільній авіації з міжнародних та внутрішніх перевезень; захист інтересів споживачів послуг повітряного транспорту; задоволення запитів приватної авіації; економічні та наукові дослідження, збір та публікація статистичних даних, надання консультаційних послуг; підготовку кадрів і організацію роботи адміністрацій цивільної авіації на іноземних територіях. У Великобританії на основі Акту про управління аеропортами Адміністрації британських аеропортів підвідомчі тільки лондонські аеропорти. Основне завдання цієї Адміністрації – організація і контроль за діяльністю аеропортів. Керує нею Адміністративна рада, члени якого призначаються міністром транспорту. У 1987 р. англійський уряд передав приватному сектору 7 головних аеропортів країни, на які припадало 70% пасажирських та 85% вантажних авіап перевезень. Таким чином, у Великобританії аеропорти відокремлені від авіакомпаній і є самостійними господарюючими суб'єктами [18].

Висновки. Основні напрями державного контролю та правового регулювання інформаційної безпеки цивільної авіації зводяться до розробки довгострокових і короткострокових програм розвитку повітряного транспорту, фінансування технічного розвитку та наукових досліджень, утвердженню та контролю за рівнем тарифів на повітряні перевезення тощо. Для здійснення цих функцій у всіх промислово-розвинених країнах створена і діє система державних органів та установ. Не дивлячись на те, що країни регіону володіють різними ресурсами, мають різні інтереси і завдання у сфері цивільної авіації, їм необхідно зміцнювати співпрацю, щоб спільно протистояти викликам завтрашнього дня. Тому національним парламентам необхідно мобілізувати свої зусилля для того, щоб допомогти здолати наявні перешкоди і поліпшити регулюючі механізми з метою підвищення ефективності реалізації спільних проектів і програм та вироблення нових.

Література

1. Про доступ до публічної інформації: Закон України // Урядовий кур'єр. – 15.02.2011. – № 28.
2. Про захист персональних даних: Закон України // Голос України. – 16.09.2010. – № 172.
3. Арістова І.В. Роль органів внутрішніх справ України у становленні інформаційного суспільства та інформаційної держави / І.В. Арістова // Збірник праць науковців у галузі права. До 70-річчя О.М.Бандурки / За загальною редакцією К.Б. Левченко. – К.: Юрисконсульт, 2007. – С.24-36.
4. Бачило І.Л. Информационное право: актуальные проблемы теории и практики / И.Л. Бачило. – М.: Юрайт. – 2008. – 435 с.
5. Брижко В.М. Теорія і практика інформаційного права: методологія кодифікації інформаційного законодавства України / В.М. Брижко // Правова інформатика. – 1(37)/2013. – С.70.
6. Інформаційне право України: концептуальні основи формування / Р.А. Калюжний [и др.] // Науковий вісник Дніпропетровського юридичного інституту МВС України. – №3(6). – 2001. – С. 234-244.
7. Інформаційне право (основи теорії і практики / В.С. Цимбалюк. – К.: Освіта України, 2010. – 388 с.
8. Основи інформаційного права України: Навч. посіб. / За ред. М.Я. Швеця, Р.А. Калюжного та П.В. Мельника. – К.: Знання, 2004. – 268 с.
9. Копылов В.А. Информационное право / В.А. Копылов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юристъ, 2002. – 512 с.
10. Кормич Б.А. Информационная безопасность: организационно-правовые основы: учеб пособие / Б.А. Кормич. – К: Кондор, 2004. – 324 с.
11. Марущак А.І. Інформаційне право: Доступ до інформації: Навчальний посібник / А.І. Марущак. – К : КНТ, 2007. – 532 с.

12. Соколов А.В. Розвиток інформаційного забезпечення системи державного управління: Монографія / А.В. Соколов. – Київ, 2010. – 240 с.
13. Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації: Постанова КМУ. – № 1587 від 28.12.1996.
14. Ліпкан В.А. Інформаційна безпека України в умовах євроінтеграції: Навчальний посібник / В.А. Ліпкан. – К.: КНТ, 2006. – 280 с.
15. Олійник О.В. Організаційно-правові засади захисту інформаційних ресурсів в Україні: Монографія / О.В. Олійник. – Київ, 2010. – 226 с.
16. Федоров Л.С. Управління і регулювання на транспорті / Л.С. Федоров. – М.: ГУУ, 2013. – 274 с.
17. Транспортная система Франции : Электронный ресурс : [Режим доступа] <http://france-ai.ru/transportnaya-sistema-francii.html>.
18. Транспортная система Великобритании : Электронный ресурс : [Режим доступа] <http://www.niemi.ru/velikobritaniya/transportnaya-sistema-velikobritani>.